Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
Carpeta Nº 1113 de 2011

Versión Taquigráfica N° 897 de 2011

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Se dispone su obligatoriedad en las unidades nuevas a partir del año 2016

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 7 de diciembre de 2011

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Jorge Pozzi.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Guillermo Facello, Julio César Fernández, Federico Ricagni, Richard Sander y Olga Silva.
INVITADOS:	Señor Director de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), Gerardo Barrios; doctora Gaby Lencina; y señores Pablo Inthamoussu y Adrián Bringa.

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).-Habiendo número, está abierta la reunión.

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a una delegación de la UNASEV, integrada por su Presidente, el doctor Gerardo Barrios, por la doctora Gaby Lencina, por su Secretario General, Pablo Inthamoussu y por el señor Adrián Bringa.

El motivo de esta citación que realizamos es para que nos den su opinión acerca de un proyecto de ley que está a estudio de esta Comisión, que tiene que ver con la incorporación del ABS y airbags en los automóviles que se importen en el futuro.

SEÑOR BARRIOS.-Muchas gracias por recibirnos. Para nosotros siempre es un placer estar aquí porque, en definitiva, ustedes juegan un rol fundamental en el desarrollo de la política de Estado.

Hoy venimos a analizar un aspecto puntual, pero lo hacemos en pleno diciembre, a fin de año, y es bueno que conozcan lo que ha sido la gestión de la Unidad y el balance que estamos haciendo en este momento, con relación a la seguridad vial, a la siniestralidad vial, que tanto dolor y sufrimiento causa en nuestra población y todos ustedes son conscientes de esta realidad.

A partir de 2008 hemos venido tratando de desarrollar una política de estado en materia de seguridad vial, abarcando lo que la ley nos establecía en cuanto a todo lo que tiene que ver con el marco reglamentario y normativo, y este aspecto sobre el cual hoy venimos a discutir e intercambiar opiniones tiene mucho que ver con esa gestión.

Queremos invitarlos a una jornada a realizarse el 14 de diciembre, en la que presentaremos la opinión de dos millones de uruguayos con relación al tránsito porque, en este tema tan complejo, la opinión de la población es un elemento fundamental. El Grupo Radar fue quien realizó dicha encuesta y gentilmente y con un fin social muy claro nos la brindó. Es muy ilustrativa con respecto a lo que tiene que ver con nuestra gestión, tanto del Gobierno Nacional como del Gobierno Departamental, y apunta a uno de los aspectos que también está incluido en las normas de tránsito y circulación vial.

En ese sentido, hoy estamos en una especie de cuello de botella en materia de siniestralidad. Como dice la Declaración de Naciones Unidas que declara el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, se basa en la experiencia mundial de los países que han establecido estrategias; han pasado por los primeros pasos de contener la cantidad de fallecidos en el tránsito para luego empezar a disminuirla.

Nosotros cuando me refiero a nosotros hablo a nivel nacional hemos desarrollado acciones que permitieron alcanzar esa meseta. En los años previos a 2008 el incremento porcentual en cantidad de fallecidos acompañaba el crecimiento del parque automotor y la movilidad era de un 13%, es decir que cada año había un 13% más de fallecidos. En los años 2009 y 2010 el incremento es del 2% y del 5%, significativamente menor, pese a que, históricamente, en estos años el país ha tenido el mayor incremento del parque automotor y de la movilidad de la gente. Por lo tanto, alcanzamos esa primera meta, la cual nos pone en ese cuello de botella que hace que tengamos que pasar a la segunda fase que es, precisamente, empezar a disminuir ese número. Nos hemos propuesto para fines del año 2012 bajar un 10% la mortalidad de la población vinculada a estas causas, lo que equivale a que mueran unos sesenta o setenta uruguayos menos. Pero es una meta que se construye en todo el país, y en esto nosotros también tenemos que ser muy claros, porque ustedes son los parlamentarios que nos dieron origen.

En definitiva, nosotros estamos desarrollando una acción y contamos con una meta, pero se construye con la participación activa de todas las autoridades departamentales involucradas con este tema, y el elemento central es la aplicación de las normas y las leyes. Con respecto a ello, tenemos una enorme diferencia en el país, porque la aplicación de las leyes es muy desigual y eso forma parte del tratamiento que se dio a este tema a nivel nacional durante muchos años, cuando estaba enquistado en la órbita departamental, en diferentes instituciones, sin lograr entender que se trata de un problema nacional que abarca a todo el país sin fronteras departamentales, institucionales o personales.

Por tanto, hemos venido desarrollando un trabajo difícil, nos ha llevado mucho esfuerzo, ya que carecemos de recursos humanos y materiales. En algún momento, este Parlamento también va a tener que definir qué clase de seguridad vial y de siniestralidad vial quiere o qué clase de normativas quiere que se apliquen y creo que, de alguna manera, eso debe ser producto de discusión, como ya lo fue en el Foro Parlamentario. Eso nos pone de la mano de un primer concepto. Nosotros desarrollamos todo lo que tiene que ver con la reglamentación de la Ley Nº 18.191 y avanzamos mucho más, complementándolo a través de varios anteproyectos de ley. Algunos están en este Parlamento Nacional, como el proyecto de ley de incorporación de la seguridad vial a todos los niveles de la enseñanza, la incorporación de la UNASEU a la Comisión Nacional Honoraria del Discapacitado y la adhesión a la Década de Acción para la Seguridad Vial de Naciones Unidas.

También hay una serie de proyectos elaborados que, inclusive, han sido presentados en este Parlamento Nacional como borradores para empezar a mover, desde distintos ángulos, varias normas y leyes que apuntan a poner al país en un marco normativo y legal a nivel del Primer Mundo. Digo Primer Mundo porque creo que estamos en condiciones de hacerlo y si no lo hacemos o tenemos dificultades para ello es porque todavía no hemos madurado lo suficiente en algunas áreas estratégicas. En ese sentido se enmarca el anteproyecto de ley presentado del airbag y del ABS.

Consideramos que no podemos tratar aspectos parciales en leyes parciales que después nos demandan nuevas discusiones parlamentarias y que debemos tener un criterio inclusivo. Con el mismo criterio por el cual hoy se está planteando la necesidad del airbag y del ABS se debe enmarcar una serie de medidas que tienen el mismo contenido y la misma meta. Es tan importante el ABS y el airbag como que el casco se venda con la

moto o que cuando uno adquiera un vehículo venga con un bolso de primeros auxilios que contenga sus chalecos reflectivos, lo que hace mucho tiempo en el país existía y se abandonó. Hay que incorporar estrategias eficaces.

Con relación a los aspectos normativos, este Parlamento ya cuenta con el anteproyecto de ley de la UNASEU con un amplio espectro de acciones. El 60% de las lesiones que tienen los pasajeros de un ómnibus que vuelca se produce porque salen despedidos de sus asientos eso lo decimos con la propiedad de la estadística médica y de las asistencias en vía pública, que hemos estado haciendo durante veintidós años, y no podemos tolerar que este verano suceda nuevamente. Es una situación intolerable desde el punto de vista de la seguridad vial. Por lo tanto, la sujeción de los pasajeros en los ómnibus de mediana y larga distancia es un componente indispensable de una estrategia única, de un marco normativo más amplio que el uso del ABS y del airbag, con respecto a los cuales no dudamos que sean elementos fundamentales, tanto es así que lo hemos planteado en nuestro anteproyecto de ley, pero son dos componentes del "crash", cuando ya se produjo el siniestro. Tenemos que actuar muchísimo para que el siniestro no suceda, y una vez que ocurre tenemos que disminuir la entidad de las lesiones que se producen, pero debemos tener en cuenta que el ABS no sirve si no se usa con el cinturón de seguridad. Entonces, ABS es igual a cinturón de seguridad colocado; de lo contrario también es generador de lesiones y no evita las graves en una coalición frontal.

Con esto quiero decir es la posición de la Unidad que si no hacemos de esto una estrategia nacional impulsada por el Parlamento Nacional en todos sus sectores políticos con un compromiso real de aplicación de la ley podemos votar, discutir y aprobar muchísimas leyes, pero no vamos a bajar la cantidad de lesionados y fallecidos a causa de accidentes de tránsito, porque los autos se vendan con airbag.

Creo que tenemos que insistir en el rol protagónico que ustedes juegan para la aplicación de estas leyes. Hay siete medidas que son las más importantes, recogidas en la Declaración del Decenio de Naciones Unidas, que son las impulsadas por la Organización Mundial de la Salud y por la Organización Panamericana de la Salud y son las que debemos tomar. Actualmente, cinco de esas siete están en la Ley Nº 18.191. El cumplimiento de estas siete medidas es lo que más rápidamente salvaría la vida de los uruguayos y son: el uso del casco, el uso del cinturón y sistema de retención infantil, el respeto de la velocidad, no tomar alcohol para conducir, llevar las luces encendidas, el transporte de heridos graves en helicópteros sanitarios y, por último, las campañas de difusión masivas de los medios de comunicación que tienen que estar todo el año, basadas en la evidencia. A esas medidas se puede y se debe incorporar otras acciones, que son las que estamos realizando a nivel educativo, a nivel de control y fiscalización y de nuevas leyes. Pero debe entenderse y hacerse carne propia que todo esto va a dar resultado si somos capaces desde nuestros sectores de influencia, y en el caso de ustedes de los partidos políticos y de las autoridades departamentales, de que este tema esté en la agenda nacional. Agenda nacional quiere decir que cada vez que una autoridad abre su agenda está allí escrito proteger la vida de los uruguayos.

Compartimos plenamente la iniciativa de este anteproyecto de ley, pero creo que debe estar enmarcado dentro de varias acciones porque, de lo contrario, dentro de dos o tres meses vamos a venir a discutir sobre la importancia de los chalecos o de que la moto se venda con el casco. Creo que tenemos que ser inclusivos y tratar de resolver estas medidas en un paquete. Hemos exhortado en los medios de prensa y planteado en esta Comisión desde el año 2008 que esto tiene que tratarse como una emergencia nacional. ¡Bienvenido que la emergencia nacional o los anteproyectos de ley prioritarios o urgentes puedan resolverse en el Parlamento en cuarenta y cinco días! ¡Bienvenida la discusión de las patentes y todo lo demás! Se discutió rápidamente, se resolvió rápidamente, independiente de la posición que se tenga. Está bien, porque había un problema planteado, pero se trataba de un tema de plata. Además de ello, que es importante, nosotros tenemos que centrarnos en la vida de la gente. Los anteproyectos de ley que nosotros presentamos deberían tener el carácter de emergencia nacional; no hay que discutir mucho. Nosotros tenemos toda la bibliografía que ustedes quieran de los organismos expertos en la materia y las recomendaciones mundiales. Nosotros no inventamos ninguna de estas normas. Son las normas que decididamente han tenido eficacia y efectividad en el mundo.

Recuerdo que cuando estábamos redactando el anteproyecto de Ley Nº 18.191 y se incluyó lo de las luces encendidas, mucha gente se preguntaba si en otros lugares se estaba usando y decían que se les quemaban las bombitas o que se gasta la batería. Había una incomprensión muy importante al respecto en ese momento. Nosotros lo pusimos ahí, no porque tuviéramos la experiencia nacional de haber investigado el tema, sino que tomamos lo que los países europeos estaban aplicando. Hoy las recomendaciones de Naciones Unidas

incluyen la obligatoriedad de que las luces encendidas durante todo el día. Es bueno saber que todos estos anteproyectos de ley, todas estas nuevas normas que están contenidas en nuestro anteproyecto de ley, que incluye la iniciativa del airbag y del ABS bienvenido sea: ojalá surgieran muchas así están avaladas por la evidencia científica en cuanto a su utilidad.

Por último, quiero insistir en que si somos capaces de aplicar la Ley Nº 18.191 vamos a ser capaces de salvar la vida, en el corto plazo, a muchísimos uruguayos. Hay que entender que este no es un problema de costos, ni social, ni político, ni siquiera de intereses sectoriales. Se trata de un interés nacional que debemos tener en cuenta. Esto es algo que tiene mucho costo social y económico. Cada familia uruguaya tipo gasta US$ 1.500 anuales para pagar la asistencia de los lesionados en el tránsito. O sea que esto es algo así como si en el país no se vacunara contra ninguna enfermedad infectocontagiosa. Esto es como si el que nace ahora tuviera que pagar US$ 350 al año por la asistencia de una enfermedad que se puede evitar. Creo que ese también es un enorme desafío desde el punto de vista de los costos económicos que esta enfermedad acarrea. Esto dilapida US$ 1.000:000.000 al año y nosotros tenemos mucho que avanzar en el Parlamento y el Parlamento tiene mucho que resolver con relación a qué Unidad Nacional de Seguridad Vial quiere para el país. Nos hemos propuesto la meta de bajar un 10% para el 2012. Desde ya, es un compromiso que tenemos que asumir entre todos y ustedes son un jugador fundamental de este partido de fútbol, algo así como Luis Suárez. Pensamos que el país lo puede hacer.

SEÑOR FERNÁNDEZ.-En el período anterior, después de un largo proceso, se votó la Ley Nº 18.191, sabiendo que tenía enormes déficits y que deberíamos ampliarla con más medidas, que es lo que hoy está planteado aquí. Ese es el compromiso que contrajo la Comisión para seguir trabajando en ese aspecto. Ya estamos a punto de finalizar el año, pero en pocas semanas la Comisión retoma su actividad y sería prudente recoger los planteamientos realizados por el señor Barrios para hacer un paquete de medidas a fin de mejorar la ley vigente.

Lo que buscamos es que haya la menor cantidad de accidentes y, por supuesto, ahorrar vidas, que no tienen precio. La vida no se mide con pesos, porque no tiene precio.

Creo que sería importante que todos nos comprometiéramos a recoger estos planteamientos y algunos más para estudiarlos en bloque el próximo año en la Comisión y transformarlos en leyes de carácter nacional.

Sabemos que en la Comisión se dio la discusión hizo que se demorara la aprobación de la ley en cuanto a la autonomía municipal que al principio fue una traba pero que, finalmente, pudimos salvar. También sabemos que la ley no se aplica en todo el país porque hay resistencia de parte de algunas Intendencias; no entendemos por qué. Seguramente se trata de un problema cultural que hay que vencer. En ese sentido, se maneja estudiar una posible reforma constitucional en la que habría que contemplar que las Intendencias no deberían poner trabas a los temas que tienen que ver con la seguridad, sino que tendrían que dar su apoyo.

Reitero que me parece importante recoger todos estos planteos y que en los próximos meses esta Comisión, junto con UNASEV y con quienes han presentado algunos proyectos en ese sentido, instrumente la incorporación de determinadas medidas a la ley para solucionar algunos de los déficits que tiene.

SEÑORA LENCINA.-Cuando se aprobó la Ley Nº 18.191 se especificó que era el marco mínimo que se necesitaba y que luego habría que realizar modificaciones. Incluso, en su momento, se hicieron algunas propuestas, que actualmente llamamos proyecto de normas varias. Se trata de medidas de seguridad que deberían ser incorporadas a la Ley Nº 18.191. Este proyecto de normas varias es un paquete, pero no significa que todo esté ahí ni que se agote el tema con eso. Además, muchas de las propuestas que se realizan dentro de ese proyecto son un mojón más en esta etapa.

Por ejemplo, se plantea regular el transporte de personas y sabemos que queda otra etapa más. Pero, vamos adecuando las medidas a las condiciones del país, teniendo en cuenta la parte económica del transporte de pasajeros, etcétera. Este proyecto ingresó a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, el 6 de diciembre.

Dentro de ese paquete de medidas se encuentran: el sistema de retención infantil que fue propuesto cuando se discutió la Ley Nº 18.191, pero no se incorporó; la prohibición de transportar niños que no lleguen a los pedales en motos y similares; la prohibición de llevar menores en el asiento delantero; lo que tiene que ver

con el transporte de menores de doce años en el sistema de transporte colectivo de pasajeros, para no incurrir en un contrasentido porque, por un lado, estamos regulando un sistema de seguridad y, por otro, andan sueltos, por decirlo de alguna manera; algunas situaciones específicas en lo que tiene que ver con el transporte de personas con discapacidades; disposiciones relativas al uso del cinturón de seguridad en el transporte de personas en vehículos de transporte colectivo de mediana y larga distancia y la prohibición de transportar pasajeros de pie en estos servicios; lo que tiene que ver con el sistema de sujeción en el transporte de personas en servicios ocasionales; dispositivos y elementos de seguridad pasiva para vehículos automotores, que refiere al sistema de ABS, airbags frontales en las plazas delanteras como mínimo y apoya cabezas regulables, exigibles desde el año 2014; dispositivos y elementos de seguridad pasiva o activa para ciclistas o motociclistas, es decir, lo que tiene que ver con la visibilidad, como el uso de chalecos, camperas, bandas, cinturones o brazaletes reflectivos; casco para conductores de bicicletas, frenos delanteros, traseros, timbres, etcétera, es decir, una serie de elementos de seguridad que hoy en día no se utilizan; la venta de ciclomotores, motos y similares con por lo menos un casco; prohibición de conducir con el móvil, es decir regular el uso del celular a nivel nacional. Actualmente, hay algunos departamentos que tienen una normativa específica, si no, se considera una imprudencia. También está el tema de que los peatones circulen con ropa clara para garantizar que están siendo visibles por los conductores. Esto está incluido en la ley nacional, pero no en las normativas departamentales. Otro tema que venimos trabajando es la prohibición de transportar personas en cajas de camiones. También hay que tener en cuenta el maletín de seguridad vial, como dijo el doctor Barrios.

En definitiva, en la ley figuran las medidas imprescindibles y hay que complementarlas.

Con relación al proyecto en particular, quiero realizar una apreciación. Ya está prevista la obligación de instalar cinturones de tres puntas en todos los asientos en la Ley Nº 18.191 y los dos decretos reglamentarios. Por lo tanto, no sería necesario reiterarlo.

SEÑOR PRESIDENTE.-Agradecemos la presencia de las autoridades de UNASEV.

Es bueno saber que el proyecto está en el Senado.

Coincidimos por enésima vez con respecto a que la Ley Nacional de Seguridad Vial está vigente en todo el territorio nacional y se debe respetar en todos los departamentos. No debe ser un elemento de ninguna campaña electoral, como lo fue, sino que es algo que va por otro lado. En ese sentido, hemos estado trabajando, aunque quedaron algunas cosas en el tintero, porque fue un año bastante dinámico. Por ejemplo, estuvimos en contacto con algunas Juntas Departamentales, luego del foro de seguridad vial que realizamos en el Parlamento. De todos modos, el año que viene vamos a retomar las actuaciones, sobre todo en lugares donde no se cumple la ley.

Por supuesto que todos los integrantes de la Comisión coincidimos en que, a la luz del último censo, debemos considerar cada vida uruguaya como un tesoro, y ni qué hablar de las vidas que quedan mutiladas.

SEÑOR BARRIOS.-Precisamente por eso, a veces las cosas pasan desapercibidas.

Como país tenemos muy buenos indicadores a nivel internacional. De hecho, hemos mejorado desde el punto de vista económico. Además, algunos indicadores de salud son muy importantes, como la disminución de la mortalidad neonatal, los controles y las metas profesionales. Son todos elementos que forman parte de un perfil que el país está teniendo.

Lo que a veces pasa desapercibido en el tránsito, entre otras cosas, es que se incrementó la mortalidad adolescente. Se incrementa la mortalidad adolescente en el país del Cono Sur que menos crece demográficamente. El 90% de las muertes por accidentes de tránsito que va a haber en el mundo se va a producir en el Cono Sur de las Américas. De alguna manera, al ser el país que menos crece demográficamente, su mortalidad adolescente, a expensas de la siniestralidad vial que es uno de los componentes principales, genera un peso que incrementa enormemente los malos resultados en estas estrategias. Nosotros somos conscientes de esto y por eso lo queremos compartir con los legisladores.

El paradigma de decir que el parque automotor crece y ese es el gran mal de nuestro país, es mentira, es un mito. El mayor incremento del parque automotor en este planeta se produce

en los países europeos, que tienen la menor tasa de mortalidad. O sea que, en este aspecto, tenemos que empezar a compartir algunos criterios. Si se incrementa la mortalidad, es porque estamos fracasando en las estrategias públicas. Por eso insistimos tanto con esto y con el rol que tiene el Parlamento.

A mí me queda un sabor amargo. Espero que este verano, al desarrollar el plan de contingencia Verano Seguro, no tengamos que lamentar la muerte de muchos uruguayos por no haber tenido la previsión de tomar algunas medidas, que tanto los trabajadores como las empresas y nosotros estamos de acuerdo con instalarlas. Si esto se aprobara rápidamente, este verano todos los ómnibus de transporte de pasajeros de mediana y larga distancia viajarían con cinturones de seguridad.

Nosotros hemos tomado esta función pública por primera vez en la historia, con el criterio de ser responsables de todo lo que pasa en el tránsito, cosa que en el país nunca existió, a pesar de que ya existía la UNASEV. Con esa responsabilidad es que nosotros tomamos este cargo, pero también necesitamos que todo esto sea incorporado en nuestras venas. Es necesario que cada vez que abramos un diario o miremos la televisión digamos: "Pucha, esto yo lo pude haber evitado". En ese sentido, los legisladores juegan un rol fundamental.

Vamos a esperar a marzo. También quiero que sepan que cuentan con todo el apoyo que podamos dar para convencer a quien sea en todo el país que si no somos capaces de controlar y aplicar la ley, vamos a seguir lamentando este flagelo que los indicadores muestran que es mucho peor de lo que nos podamos imaginar.

Muchas gracias por habernos recibido y esperamos poder seguir adelante lo más rápidamente posible.

(Se retira de Sala la delegación de UNASEV)

SEÑOR PRESIDENTE.-Quiero recordarles que estuvimos tratando el tema de la modificación de la ley de desmantelamiento y para ello concurrieron el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Centro de Navegación y los sindicatos. Nos encontramos con una redacción nueva, que se trasmitió a todos, y había algunas diferencias con respecto a la que planteamos nosotros y otra del Diputado Saravia, que no está presente, porque está en una recorrida por Cerro Largo con el Presidente de la República. A raíz de todo esto, el Ministerio mandó una nueva redacción corrigiendo algunas cosas, pero resta que el Diputado Saravia me está comunicando su suplente que hoy a las cuatro de la tarde va a dar respuesta realice un cambio menor en el articulado. De manera que estamos esperando ese cambio para redondearlo. Habíamos quedado en que si nos poníamos de acuerdo íbamos a realizar una reunión extraordinaria el viernes a fin de aprobar este proyecto de ley y mandarlo en forma urgente a la Cámara y al Senado, para aprobarlo la semana que viene, a los efectos de que las obras de dragado en el Puerto de Montevideo que van a empezar en marzo puedan hacerlo con esta nueva ley vigente y se solucione el tema de los tripulantes, entre otros.

Se levanta la reunión.